

ICCAIAモントリオール2017年秋期会議

9月19日、SJACが加盟しているICCAIAの秋期会議がカナダ・モントリオールにて開催され参加した。また、同日に国際民間航空機関（ICAO）の日本政府代表部を訪問し、ICAOでの議論の最新動向などにつき意見交換をおこなった。

(ICAO=International Civil Aviation Organization, 国連の専門機関の一つ)

1. ICCAIAモントリオール2017年秋期会議

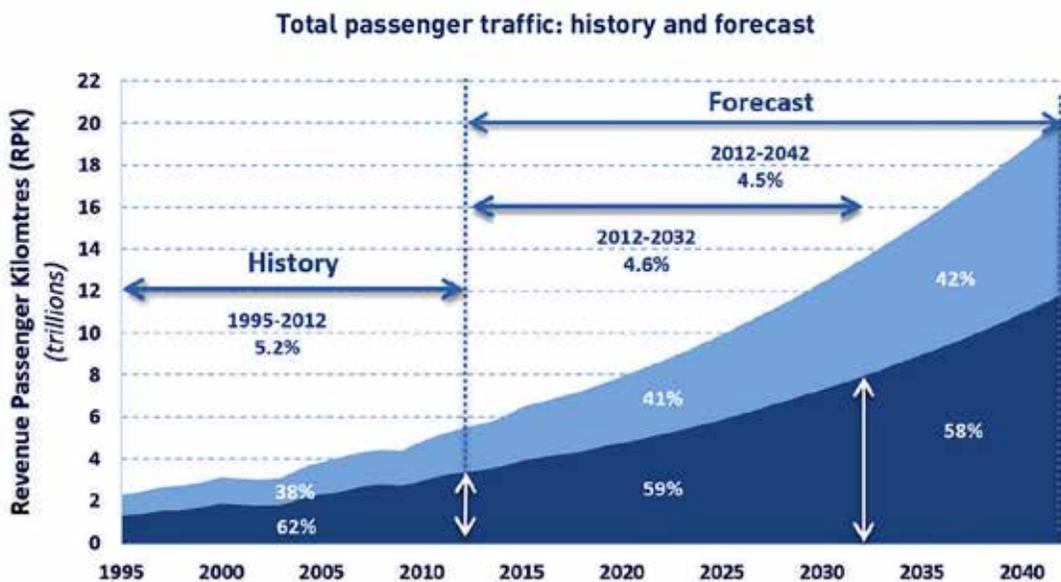
1) Aviation Benefit 2017の発表

ICCAIAも参加しICAO関連の主要団体で構成するIHLG（Industry High Level Group）が今回一般向けのレポート“Aviation Benefit 2017”を纏めた。ICCAIAも他団体と一緒に取組みに協力し、ICCAIA議長のJan Pie氏が9月15日開催のICAO Councilにおいて“State Of The Industry（航空宇宙産業の状況）”と題したプレゼンテーションをおこなった。ICAOからは戦略的な目標達成のためには産業界からの専門家派遣を含む更なる関与を求められた。

レポート内容は、Aviationは各国の発展に欠かせないものであり、各国の成長戦略の核になるインフラであることを、経済指標を用いて示している。また、Aviationの利得を最大化するために、各国の政策立案担当者などを想定した施策のチェックリストも添付されている。

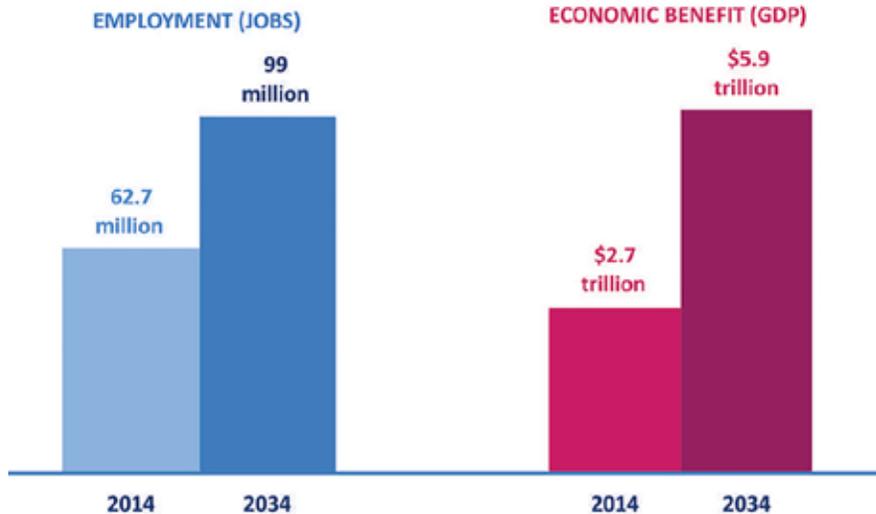
旅客・貨物の需要予測や、北米、アジアなどの地域経済へのAviationの貢献など興味深いデータや分析がなされている。

一例として、航空旅客の今後の需要予測では2012-2042年にわたり、年4.5%の成長が続くことが示されている。



この成長トレンドが世界経済に与えるインパクトとして雇用は62百万人から99百万人

に、経済規模（GDP）は2.7兆ドルから5.9兆ドルへの増大が示されている。



レポートの全文は以下のICAOホームページに掲載されているのでご覧いただきたい。
<https://www.icao.int/sustainability/Pages/IHLG.aspx>

本件は、9/25以降にICAOからのプレスリリースだけでなく、AIA（米国）、ASD（EU）の工業会からもプレスリリースが行われた。

AIAはそのプレスリリースのなかで、“今回のレポートは政府首脳やその政策立案者に向けたものであり、各国政府がその成長戦略のなかで航空宇宙のインフラやリソースの課題に取り組むことにより、市民やビジネスにもたらされる航空宇宙からの利得を最大化することができる”とも述べている。

SJACではプレスリリースに代えて、本稿で“Aviation Benefit 2017”の紹介をおこなうこととした。

2) ICCAIAメンバーの勧誘

新たに参加を希望しているシンガポールとインドのために参加申し込みのレター（案

を作成することとなった。ICCAIAのBy-Law（カナダでの法人運営に必要な約款）を踏まえた内容とするため、手続きが必要になる。

中国の参加も議論されており、彼らから提供される情報（現時点では未入手）がICCAIAのBy-Lawに照らして参加資格に合うか、各メンバーが検討していくこととなった。

3) 専門委員会関連の報告

ICCAIAではICAOの各種委員会に専門家として参加しており、以下の5つの重要項目につき報告や意見交換がおこなわれた。

① Environmental Protection

本件はCORSIA（Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation）が2019年初めより段階的に開始されるため、ICAOでの委員会では参加各国（特に発展途上国）への制度周知のための教育が必要と

なっているとの報告があった。

5月10日-11日にICAO本部で開催されたセミナー報告（SJAC会報「航空と宇宙」平成29年6月号P33～）にCORISAの詳細あるので、参照されたい。

② Cargo safety

近年のリチウムバッテリーを始めとした危険貨物の問題もあり、ICCAIAは安全面での貢献をおこなっている。ICAOの委員会へエアバスとボーイングからの人員を派遣しているとの報告があった。

③ Cybersecurity in aviation

本件に関しては今後重要な課題となっていく。ICAOもサイバーセキュリティーに関しての新たな委員会を作るので、ICCAIAとしても積極的に参加していく。

入場ゲートでの検査のような物理的（Physical）なセキュリティーが現在は話題になっているが、民間航空のインフラシステムやデータサイバー攻撃より守ることを目的としてもものとなっていくとの報告があった。

④ Cockpit Doors

コックピットの扉を改良型にするための基準として、航空機の最大離陸重量と乗客人数を定めていく議論が行われており、ICCAIAからはボンバルディアとガルフストリームより人員を派遣し、議論に参加しているとの報告があった。

⑤ Halon Replacement as a Fire Suppressant

本件は国連によるオゾン層の保護のためにHalonを代替していくとの方針に沿ったものであり、ICAOとしては航空機の安全運用を考慮し、火災抑制用のHalonを代替していく

こととしている。現在は引続き技術的検討と各国の法的規制に関しての課題が残っているとの報告があった。

4) その他の討議事項

ICCAIAとしてICAO内に事務所をおき、2名の専属駐在を置く（現状と同じ）とした予算案の承認が行われた。

ICCAIAのTOPレベルがICAOの重要会議に参加することを検討していくものとして、ICAO Aviation Forum in Nigeria（2017年11月）、GANIS（Global Air Navigation Industry Symposium、2017年12月）モントリオールなどが挙げられた。

2. ICAO日本政府代表部への訪問（9/19）

この機会にSJAC専務とともに日本政府代表部の吉村源代表代理、宇佐美宗勝代表代理を表敬訪問し、ICAOでの議論の最新動向などの意見交換をおこなった。

ICCAIAでの議論に共通するものとしては、やはり CORSIA（Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation）が2019年初めより段階的に開始されるため、その準備が話題になっているとのこと。また、Halon代替の取組みについては制度の導入が遅れていることもあり、産業界に航空用Halonの備蓄量の調査をおこなってもらったとのこと。

その他の話題では、8月にAero Space シンポジウムが開かれ、宇宙空間での国際基準の作成が始まっていく。Air Traffic Management とSpace Traffic Managementの融合

(Integration)をおこなって行くことになるのではないかとのこと。

3. 所感

初めてICAOを訪問し、そこでの理事会やコミッションの円卓のある会議場や、開催中のシンポジウムを見学させていただき、国際民間航空が安全かつ整然と発達するための

最前線での取組みの一端に触れることができた。SJACも主要メンバーであるICCAIAでの活動はこのICAOでの活動にリンクしているものであり、取組むべき仕事の重責を再認識した。(吉村氏が議長をされているコミッションの会議場にはICCAIAの席もある。)本稿にも触れているICCAIAの5つの重要項目への関与を果たすだけでなく、今後の課題対応のために、諸先輩の残された経緯もしっかり勉強していきたい。

〔(一社) 日本航空宇宙工業会 国際部長 羽中田 実〕